



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

CZERWIEC 2024

KONSULTUJEMY NOWE TRASY

CORAZ LEPSZA
WARSZAWA
DZIĘKI TWOIM OPINIOM

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Coraz bliżej do otwarcia trasy tramwajowej do Wilanowa. Już się do tego przygotowujemy i rozpoczęliśmy konsultacje społeczne propozycji zmian w Warszawskim Transporcie Publicznym po otwarciu nowej trasy. Można zapytać – a po co coś zmieniać? Po prostu puśćcie tramwaje i już. No właśnie, po co?

Bo nowe tory to nowe linie tramwajowe i ogromna zmiana dla mieszkańców południowej Warszawy. Tramwaje wjadą w obszar o gęstej zabudowie mieszkaniowej (i nadal się rozbudowującej), z dużą liczbą potencjalnych pasażerów. To będzie zmiana niemal jak doprowadzenie metra – tramwaje na ulicy Jana III Sobieskiego będą na przystankach co 2 minuty, a do centrum dojadą w 20-25 minut. W ciągu godziny będą mogły zabrać ok.6 tysięcy pasażerów. I trzeba te atuty wykorzystać. Dlatego proponujemy korekty tras autobusów i nowe linie, tak aby do nowego tramwaju można było wygodnie dojechać także z odleglejszych od trasy miejsc, chcemy uporządkować trochę układ linii autobusowych w „niskim" Wilanowie tak aby był wygodniejszy i efektywniejszy - to np. kwestia koordynacji rozkładów, łatwiejszych przesiadek, obsługi nowych zamieszkanych rejonów. Dzisiejsze trasy kilku linii pokrywają się z planowanymi trasami tramwajów i tu także konieczne będą korekty.

O tym wszystkim chcemy rozmawiać z mieszkańcami – rozpoczęły się konsultacje społeczne. Z projektem można się zapoznać na naszej stronie internetowej (i oczywiście w tym numerze iZTM) – są tam dokładne opisy linii wraz z grafiką pokazującą proponowaną trasę. Można pisać do nas, skorzystać z formularza na miejskiej platformie konsultacyjnej, przyjść na spotkanie z naszymi specjalistami. Gotowy projekt chcemy zaprezentować w sierpniu.

A w naszym fotoreportażu prezentujemy krakowski tramwaj GT6 w Warszawie. Natomiast „na żywo" można go będzie zobaczyć (i przejechać się) w ramach Warszawskich Linii Turystycznych. To druga letnia wymiana taborowa z grodem Kraka. Do stolicy Małopolski pojechała warszawska „parówka" czyli tramwaj 13N. Takich w Krakowie nie mieli.

Życzymy przyjemnej lektury

Zajezdnia tramwajowa na Annopolu prawie gotowa

Budowa zajezdni tramwajowej na Annopolu dobiega końca. Po zakończeniu wszystkich prac – już jesienią tego roku – w zautomatyzowanym, ekologicznym i najnowocześniejszym obiekcie tego typu w Polsce będzie ponad 150 niskopodłogowych tramwajów.

– Ta duża inwestycja realizowana jest naprawdę w szybkim tempie, dzięki czemu prace są już na finiszu. Po oddaniu jej do użytkowania – już jesienią tego roku – „nocować" tu będzie ponad 150 tramwajów. Obsłużą one linie oddane pod koniec ubiegłej kadencji, czyli na ulicy M. Kasprzaka i J. Gagarina, ale również te trasy, które budujemy w tej kadencji, w tym przede wszystkim linię na Wilanów – mówił prezydent Rafał Trzaskowski.

Ze wsparciem Unii i miasta

Zajezdnia na Annopolu zajmuje powierzchnię niemal 12 hektarów. Położonych zostało tu ponad 16 km torów. Wyposażona będzie w inteligentny system sterowania i – jako pierwsza w Polsce – zasilana w dużym stopniu z przyjaznych środowisku, odnawialnych źródeł energii.

– Część energii w zajezdni będzie pozyskiwana za pośrednictwem pomp ciepła i paneli fotowoltaicznych. Będzie też zautomatyzowana, co pomoże w oszczędzaniu energii. Pomyśleliśmy również o zieleni – po zakończeniu prac będzie tu aż 20 proc. powierzchni czynnie biologicznej. Nie tylko rozchodnik na torach, ale również pnącza m.in. na ścianach budynków – dodał prezydent stolicy.

Rafał Trzaskowski podkreślał również, jak ważne jest finansowanie środkami unijnymi tak dużych, miejskich inwestycji.

– Nie byłoby tej zajezdni bez finansowania unijnego. Koszt jej budowy to prawie 700 milionów złotych, z czego 85 proc. pochodzi z funduszy unijnych. To pokazuje, jak ważne są pieniądze z Unii Europejskiej do tego, żeby Warszawa i cała Polska mogły się rozwijać – wyjaśniał Rafał Trzaskowski.

Wszystkie realizowane obecnie inwestycje komunikacyjne w stolicy mogą liczyć również na wsparcie finansowe z budżetu miejskiego.

– Rada Miasta wysoko ocenia ambitny program rozwoju zarówno sieci tramwajowej oraz tempo modernizacji taboru nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych. Dziękuję i gratuluję również wszystkim, którzy pracowali przy budowie zajezdni – jest naprawdę imponująca. Zapewniam, że radni nowej kadencji będą wspierać kolejne inwestycje komunikacyjne w stolicy – mówi Piotr Wertenstein-Żuławski, przewodniczący Komisji Infrastruktury i Inwestycji w Radzie m.st. Warszawy.



Automatyczna i inteligentna

Zajezdnia na Annopolu jest wyposażona w system informatyczny, który pozwoli na automatyzację wielu czynności wykonywanych dotychczas ręcznie przez pracowników. System zidentyfikuje każdy tramwaj wjeżdżający i wyjeżdżający z zajezdni i sprawdzi, na którym torze się on znajduje i na który ma wjechać.

Sterowanie zwrotnicami i semaforami będzie odbywało się automatycznie bez udziału motorniczych. Do systemu podłączona zostanie także myjnia i stanowiska diagnostyczne. Pracownicy zajmujący się serwisowaniem tramwajów w nowej zajezdni będą używali tabletów i smartfonów, które będą przekazywały dane do centralnego systemu.

Automatyka w obiekcie pozwoli oszczędzić ich czas. Na przykład ręczne przekładanie zwrotnic w zajezdni tej wielkości mogłoby zająć każdego dnia blisko 7 godzin pracy. Szacowane oszczędności wynikające ze zautomatyzowania czynności w ciągu 10 lat wyniosą około 10 mln złotych. To suma zbliżona do kosztu zakupu i instalacji całego systemu.

Ekologia i zieleń

Zajezdnia Annopol jest zasilana w dużym stopniu z przyjaznych środowisku, odnawialnych źródeł energii. Będą pompy ciepła i ogniwa słoneczne. Dodatkowo zaplanowano magazynowanie wody w zbiornikach i wykorzystywanie jej do mycia placów, pojazdów, spłukiwania toalet i podlewania terenów zielonych.

W zajezdni nie zabraknie również zieleni. Niektóre budynki, jak i ekrany akustyczne zostaną pokryte pnączami, zaprojektowano też zielone torowiska oraz nasadzenia drzew, krzewów i rozchodnika.

Wykonawcą jest konsorcjum w składzie: ZUE (Lider) oraz Yörük Yapı Inşaat A.Ş. Wartość umowy to: 689 mln zł. Budowa jest współfinansowana ze środków UE. Dofinansowanie z UE wynosi ok. 555 mln zł.

Warszawski program tramwajowy

W tym roku tramwajarze otworzyli w Warszawie dwie nowe trasy. Pierwsza z nich to tramwaj na ulicy M. Kasprzaka, druga to trasa wzdłuż J. Gagarina. Obecnie w budowie jest ponad 7 km nowych tras tramwajowych – na Stegny i do Wilanowa. Rozpoczyna się budowa kolejnych dwóch tras: pierwsza o długości 1 km – wzdłuż ulicy Rakowieckiej i druga o długości 1,6 km – na Bitwy Warszawskiej 1920 roku. Niedługo zostanie wybrana oferta na zaprojektowanie trasy na Zieloną Białołękę.

Tramwaje Warszawskie pracują też nad przygotowaniem kolejnych tras – na Gocław, wzdłuż Pola Mokotowskiego i wzdłuż ulicy Modlińskiej.





Czas na głosowanie w budżecie obywatelskim

Warszawiacy i warszawianki mogą zdecydować, na co wydać pieniądze z budżetu miasta. Wybiorą, które projekty są dla nich ważne i powinny zostać zrealizowane. Głosować można przez internet – na stronie bo.um.warszawa.pl lub papierowo w urzędach dzielnic.

– Do 30 czerwca na stronie bo.um.warszawa.pl można oddać swój głos na projekty z budżetu obywatelskiego. W urzędach dzielnicy są również przygotowane papierowe karty do głosowania, jeśli wolicie skorzystać z takiej formy głosowania. W tym roku zgłoszono 1183 pomysłów, które dotyczą m.in. pomocy psychologicznej, zieleni, infrastruktury i rekreacji. Każdy może zagłosować maksymalnie na 10 projektów ogólnomiejskich i 15 z jednej dzielnicy. Zachęcam do głosowania! – mówi Adriana Porowska, wiceprezydentka m.st Warszawy.

Projekty 11. edycji budżetu obywatelskiego

W tym roku mieszkańcy będą wybierać spośród 1183 projektów – 1097 z nich dopuszczonych jest do głosowania na poziomie dzielnicowym, a 86 to projekty ogólnomiejskie. Głosując można wybrać 15 pomysłów z jednej, dowolnej dzielnicy oraz 10 z puli ogólnomiejskiej. Nowe drogi rowerowe, nasadzenia, czy miejsca sprzyjające rekreacji stanowią dużą część tegorocznych zgłoszeń. Inne dotyczą kwestii takich jak: pomoc psychologiczna, wsparcie dla dzieci i młodzieży oraz rozwój i aktywizacja. Na realizację zwycięskich projektów miasto przeznaczy prawie 106 mln zł.

Głosować może każdy, kto mieszka w Warszawie

Nie trzeba mieć meldunku i ukończonych 18 lat – dzieci do 13. roku życia mogą brać udział w głosowaniu za pośrednictwem rodzica lub opiekuna prawnego. Uprawniony do głosowania jest każdy, kto mieszka w Warszawie i posiada numer PESEL.

Konkurs z nagrodami dla osób głosujących

W tym roku m.st. Warszawa zachęca do udziału w konkursie „Podaj dalej”. Osoby, które do głosowania przekonają jak największą liczbę mieszkańców, mają szansę na wyjątkowe nagrody. Szczegóły dotyczące konkursu znajdują się na stronie: bo.um.warszawa.pl.

Kiedy wyniki?

Głosowanie na projekty potrwa do 30 czerwca (do godz. 23.59). Lista zwycięskich pomysłów zostanie ogłoszona 16 lipca, a realizacja projektów wybranych w 11. edycji rozpocznie się w 2025 roku.



Kolejny autobus na testach w Warszawie

Już niedługo po Warszawie zacznie jeździć nietypowo wyglądający autobus. Mercedes-Benz Citaro hybrid będzie na testach od 25 czerwca.

Testy nowych autobus odbywają się w naszym mieście właściwie cały czas, bo to ważny proces, który pomaga znaleźć odpowiedzi na wiele pytań nie tylko organizatorom transportu, takim jak Zarząd Transportu Miejskiego, ale też przewoźnikom i producentom. Można w rzeczywistych warunkach dowiedzieć się, co się sprawdza, co działa, co pasażerowie i kierowcy lubią, a co najchętniej by zmienili.

W 2022 roku po stołecznych ulicach jeździł pierwszy polski autobus wodorowy Nesobus czy przegubowy elektryczny MAN. Kilka miesięcy później pojawił się elektryczny Solaris i 12-metrowy MAN o takim samym napędzie. Przez rok pasażerów woził też chiński Yutong.

Teraz nadchodzi czas na sprawdzenie autobusu Mercedes-Benz Citaro hybrid, który będzie na testach od 25 czerwca do 22 lipca (a może nawet trochę dłużej). Jego kolorystyka oraz standard wyposażenia odbiega od standardu warszawskiego, ale jest wyposażony w klimatyzację i ogrzewanie, monitoring oraz

system informacji liniowej. W pojeździe znajdzie się też kasownik i automat biletowy.

Warto zwrócić uwagę, że wszystkie testowane w ostatnim czasie autobusy, mają napęd nisko i zeroemisyjny. Obecnie warszawiacy mogą korzystać ze 162 elektrobusów oraz 70 autobusów o napędzie hybrydowym.



ZTM sprzeciwia się molestowaniu

W 2020 roku wystartowała międzynarodowa kampania społeczna Stand Up – Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych. Działania zainicjowane przez L'Oréal Paris ruszyły w Polsce w 2021 roku, a Zarząd Transportu Miejskiego już drugi rok włącza się w tę akcję.

Projekt powstał w oparciu o badania Ipsos, z których wynikało, iż 84 procent* kobiet w naszym kraju doświadczyło molestowania w przestrzeni publicznej. W 2023 roku na zlecenie L'Oréal Paris, instytut Ipsos ponownie sprawdził, czy temat ten jest niezmiennie jednym z najważniejszych problemów z jakimi mierzą się kobiety w dzisiejszych czasach. Jak wskazują nowe badania, kształtowanie świadomości publicznej w temacie molestowania oraz jak reagować na jego przejawy w przestrzeni publicznej, to nieustająco palący problem. Dlatego też w tym roku do projektu dołącza nowy partner – fundacja Feminoteka, organizacja walcząca z przemocą seksualną w naszym kraju.

*Aż 77 procent kobiet w Polsce doświadczyło molestowania w miejscach publicznych***

Z najnowszych badań wynika, że problem w znaczący sposób dotyka kobiety poniżej 35 roku życia, w której to grupie aż 85 procent** kobiet deklaruje, że doświadczyło molestowania seksualnego w miejscach publicznych przynajmniej raz. Przejawy molestowania, z którymi borykają się kobiety w Polsce są często niejednoznacznie klasyfikowane jako formy przemocy. A przemoc to przecież nie tylko napaść fizyczna. Żeby o niej mówić, nie musi nawet dojść do przekroczenia granic intymności fizycznej. Nie musi dojść do dotyku. To może być gest lub słowo. A to już nie jest takie oczywiste. Badania Ipsos** pokazują również, że świadomość problemu wzrasta, ale nadal niezbędna jest edukacja na temat tego czym jest molestowanie, a przede wszystkim, jak zachować się będąc jego świadkiem.

*Około 85%** zapytanych osób nadal uważa, że za mało jest programów szkoleniowych uczących jak reagować w sytuacji doświadczania molestowania w miejscach publicznych.*

Kluczowym powodem obojętności i braku reakcji jest niewystarczająca wiedza jak w bezpieczny i skuteczny sposób to zrobić. Aż 73 procent** respondentów boi się, że jeśli staną w obronie molestowanej osoby, atakujący skupi uwagę właśnie na nich. Tylko połowa pytanych osób deklaruje, że zareaguje w sytuacji, jeżeli zauważy, gdy ktoś będzie się niewłaściwie zachowywał. To wciąż za mało, biorąc pod uwagę, że 79 procent** molestowanych kobiet przyznaje, że reakcja ze strony świadków pozytywnie wpłynęła na zmianę sytuacji, potwierdzając, jak ważne jest reagowanie.

Przejdź szkolenie i naucz się reagować!

Celem kampanii jest edukacja i uświadamianie problemu. Ale nie tylko: także przygotowanie kobiet i mężczyzn do przeciwstawiania się molestowaniu kobiet w przestrzeni publicznej, w tym naj-ważniejsze: nauczenie skutecznej reakcji – gdy takiego molestowania doświadczają, ale też, gdy są jego świadkami.

Do tegorocznej odsłony kampanii dołącza fundacja Feminoteka, będąca jedyną w Polsce organizacją pozarządową, która profesjonalnie i kompleksowo wspiera kobiety po przemocy seksualnej, udzielając im pomocy prawnej, psychologicznej, terapeutycznej, socjalnej, finansowej i medycznej. W ramach projektu Stand Up Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych kilkanaście edukatorek organizacji przeprowadzać będzie szkolenia z metodologii 5D, czyli sprawdzonych zachowań, jakie możemy zastosować w momencie doświadczania molestowania lub będąc jego świadkiem. Warsztaty zarówno stacjonarne, jak i online realizowane będą wśród pracowników firm prywatnych oraz lokalnych organizacji, studentek/ów, pasażerek/ów komunikacji miejskiej czy podróżnych na dworcach kolejowych. Będą również obecne podczas największych wydarzeń kulturalnych i muzycznych tych wakacji, aby dotrzeć do jak największego grona uczestniczek/ów życia publicznego.

Jak mówi Joanna Gzyra–Iskandar, rzeczniczka fundacji Feminoteka ds. przeciwdziałania przemocy wobec kobiet: Fundacja Feminoteka dołącza do kampanii Stand Up Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych, dlatego że porusza ona temat najbardziej rozpowszechnionych form przemocy wobec kobiet, które ograniczają, a w skrajnych przypadkach nawet wykluczają je z życia społecznego. To nie tylko forma przemocy, ale także dyskryminacji, a jej skala jest ogromna. Większość kobiet w Polsce doświadczyła molestowania w miejscu publicznym przynajmniej raz w życiu. Czas najwyższy skończyć ze społecznym przyzwoleniem na molestowanie, a dzięki tej kampanii mamy realne narzędzia, które mogą zmienić sytuację w naszym kraju.

Feminoteka jest jedną z najprężniej działających organizacji w Polsce, której głównym celem jest wsparcie kobiet doświadczonych przemocą i molestowaniem w różnych momentach ich życia. Fundacja ma ogromne doświadczenie we współpracy z kobietami, tworzy bezpieczne miejsca dla ofiar przemocy, po-maga im we wszystkich aspektach. Wraz z organami państwowymi tworzy projekty prawne mające znaczący wpływ na poprawę sytuacji w naszym kraju. Ich wartości są spójne z tymi, które przyświecają marce L'Oréal Paris od początku jej istnienia, dlatego też jesteśmy idealnymi partnerami przy wspólnym tworzeniu kampanii Stand Up Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych – dodaje Magdalena Góźdź, Advocacy Lead L'Oréal Paris PL&BL HUB.

Szkolenia z metodologii 5D, czyli jak reagować, gdy jesteśmy świadkami molestowania

Według badań Ipsos* za najczęściej podawany powód braku reakcji świadków molestowania w przestrzeni publicznej jest brak wiedzy co mogliby zrobić, aby pomóc. Dlatego globalna organizacja pozarządowa Right To Be opracowała METODĘ 5D, a szkolenia w zakresie jej stosowania prowadzone są przez fundację Feminoteka oraz online na stronie standup-poland.com. Co to jest metoda 5D? To techniki będące z jednej strony wsparciem dla osoby molestowanej, ale z drugiej są sposobem pokazania sprawcy – oraz pozostałym świadkom zajścia – że jego zachowanie nie jest akceptowane.

- pierwsze D to **DEKONCENTRUJ**, czyli przerwij incydent poprzez odwrócenie uwagi. Może to być upuszczenie kluczy, zapytanie o drogę – cokolwiek co wybije z rytmu sprawcę molestowania. Ta metoda w bezpieczny sposób może zakończyć zajście bez piętnowania sprawcy, a więc i bez ryzyka eskalacji agresji. Osoba molestowana zapewne zorientuje się, że chcemy jej w ten sposób pomóc.

TO NIE WINA TWOJEJ SZMINKI.

MOLESTOWANIE W MIEJSCACH PUBLICZNYCH NIGDY NIE JEST TWOJĄ WINĄ.

STAND UP
Sprzeciw się molestowaniu w miejscach publicznych
od L'ORÉAL PARIS
Warszawski Transport Publiczny
NAUCZ SIĘ REAGOWAĆ

- drugie D to **DOŁĄCZ INNYCH** – deleguj działania na inne osoby. Poproszenie o pomoc to też reakcja. Możemy poprosić o wsparcie zarówno innych świadków zdarzenia, jak i osoby mające narzędzia i/lub autorytet do podjęcia działań w danym miejscu (np. kierowca autobusu, barman). Jeśli uważamy, że sytuacja tego wymaga możemy zadzwonić na policję z prośbą o interwencję.
- kolejne D to **DOKUMENTUJ**, czyli nagraj incydent. Nagranie może okazać się istotne, jeśli będzie potrzebny dowód rzeczowy. Warto pamiętać, by rejestrować cechy charakterystyczne miejsca, np. nazwę ulicy, a także godzinę i dzień. Uwaga: wideo nie może trafić w niepowołane ręce, jego rozpowszechnianie bez zgody ofiary będzie dla niej wtórną wiktymizacją, poza tym może pociągnąć za sobą konsekwencje prawne.
- czwarte D to **DOJDŹ DO GŁOSU**. Ta metoda oznacza reakcję bezpośrednią: nazwanie rzeczy po imieniu, zwrócenie się do sprawcy molestowania i wyrażenie jasno, że nie akceptujemy jego zachowania. Taka reakcja może jednak oznaczać zwrócenie się agresji przeciwko nam oraz jej niebezpieczne eskalowanie. Jak pokazuje praktyka, najczęściej sprawdza się reakcja wyraźna, ale krótka. Wdawanie się w kłótnie nie kończy sporu, a go zaognia.
- piąte D to **DAJ WSPARCIE PO**. Wesprzyj osobę doświadczającą molestowania po zdarzeniu. Warto zapytać, jak się czuje, jakiego rodzaju pomocy potrzebuje. Może to być odprowadzenie w bezpieczne miejsce lub wykonanie telefonu do bliskiej osoby.

To, którą z metod wybierzemy w danej sytuacji zależy od naszej intuicji i wyczucia szans jej powodzenia. Dla osoby, która doświadcza molestowania najważniejsze jest, że nie pozostawiamy jej samej. Reaguj świadomie, przejdź krótkie 10-minutowe szkolenie! Więcej informacji: standup-poland.com.

** Międzynarodowe badanie na temat molestowania seksualnego w miejscach publicznych przeprowadzone przez firmę Ipsos dla L'Oréal Polska. N: 2000, marzec 2021 r.*

***Międzynarodowe badanie na temat molestowania seksualnego w miejscach publicznych przeprowadzone przez firmę Ipsos dla L'Oréal Paris. N: 1000, grudzień 2023*

Organizatorzy transportu o cyberbezpieczeństwie

Cyberbezpieczeństwo było tematem przewodnim pierwszego w tym roku spotkania uczestników Forum Organizatorów Transportu. Była to też okazja do oficjalnego powitania w gronie FOT miasta Opole.

Spotkanie otworzył Robert Szewczyk, prezydent Olsztyna, a tuż po powitaniu gospodarze przedstawili dwie nowe linie tramwajowe, które niedawno powstały w Olsztynie.

Przedstawiono prezentacje na temat zabezpieczeń informatycznych i zagrożeń w transporcie. Piotr Świercz, kierownik działu informatyki ZTM Warszawa opowiedział o wymaganiach i dobrych praktykach cyberbezpieczeństwa w transporcie,



a przedstawiciel ZTM w Poznaniu opowiedział o Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji. Reprezentacja gospodarza spotkania przybliżyła przypadek ataku hakerskiego na ZDZiT Olsztyn.

O tym, jakie działania podjąć w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa informatycznego, opowiedział przedstawiciel CERT Polska/NASK.

Do grona członków FOT oficjalnie dołączyło Opole, powitane przez Katarzynę Strzegowską, dyrektor ZTM Warszawa. – Nasza rodzina FOT stale się powiększa, witamy w naszym gronie kolejne miasto. Tym razem Opole – powiedziała.

Zgodnie z tradycją nowy uczestnik zaprezentował się zgromadzonym delegatom prezentację „Komunikacja miejska w Opolu".

W drugim dniu spotkania członkowie FOT zwiedzili zajezdnię tramwajową oraz odbyli przejazd techniczny nową linią.

Forum Organizatorów Transportu to nieformalna grupa wymiany doświadczeń, założona w 2015 roku z inicjatywy Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, do której należą przedstawiciele organizatorów transportu zbiorowego w Polsce.

XIII Kongres Transportu Publicznego i Technologii Miejskich

Elektromobilność, planowanie przestrzenne uwzględniające potrzeby mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego, technologie smart city oraz komunikacja na linii samorząd – mieszkańcy to główne tematy na których skupili się uczestnicy tegorocznego, XIII Kongresu Transportu Publicznego i Technologii Miejskich.

Wydarzenie otworzyli: Renata Kaznowska - zastępca prezydenta miasta stołecznego Warszawy, Katarzyna Strzegowska - dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie oraz Adrian Furgalski, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

– *Transport to niezwykle ważny element w funkcjonowaniu i rozwoju miast. Dobrze zorganizowany transport w mieście to jego swoisty krwioobieg. Łączy kluczowe miejsca w naszych małych ojczyznach i wpływa na mobilność mieszkańców, a także jest ich wizytówką. Inwestycje w nowoczesny transport przyczyniają się do poprawy atrakcyjności miast, przyciągają inwestorów i wpływają na ich rozwój* – podkreśla Katarzyna Strzegowska. Jaki więc powinien być nowoczesny transport publiczny? Ekologiczny, ekonomiczny i bezpieczny. Powinien być także odpowiedzią na potrzeby użytkowników. Ci z kolei oczekują wygody, szybkości, dostępności do informacji o rozkładach, możliwości płatności za bilet w formie elektronicznej, intuicyjnych aplikacji do planowania podróży. – *Aby tym oczekiwaniom sprostać, musimy coraz częściej sięgać po nowoczesne technologie* – dodała dyrektor ZTM Warszawa. - *Doceniają to pasażerowie, blisko 75 procent mieszkańców naszego miasta dobrze ocenia komunikację miejską. Warszawa ma jeden z najlepszych transportów publicznych w Europie. - To nie stało się samo, to konsekwentne działania przez wiele lat* – podkreśla Renata Kaznowska. – *Przyszłość stawia przed nami kolejne wyzwania, szczególnie te związane z ochroną środowiska. Samochodów na ulicach jest coraz więcej i choćby najlepiej zorganizowany system drogowy tego nie wytrzyma. Alternatywą jest właśnie transport publiczny. Przed nami wiele wyzwań, którym będzie się starali sprostać* – dodała.

Nowe Systemy Biletowe – narzędzie integracji

Tematem głównej debaty tegorocznego kongresu były nowe systemy biletowe. Udział w niej wzięli: Hubert Kołodziejski, dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni; Konrad Komornicki, zastępca prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych; Agnieszka Siekierska-Otłowska, dyrektor Pionu Handlowego w Zarządzie Transportu Miejskiego w Warszawie;



Jacek Sieński, dyrektor Działu Handlowego Płatności Elektronicznych w Mennicy Polskiej; Paulina Tyniec-Piszcz, dyrektor Wydziału Transportu urzędu miasta we Wrocławiu; Zbigniew Wiśniewski, wiceprezes zarządu fundacji Polska Bezgotówkowa.

Podczas debaty poruszona została kwestia ochrony danych osobowych w nowych systemach biletowych, które zakładają płatność za przejazdy bezgotówkowo z użyciem wielu narzędzi. O zabezpieczeniach prawnych w tym obszarze mówił Konrad Komornicki, wiceprezes UODO oraz Zbigniew Wiśniewski, wiceprezes fundacji Polska Bezgotówkowa.

Do wdrożenia nowego systemu płatności za przejazdy przygotowuje się stolica. – *Warszawa chce być miastem wygodnym i dobrze zarządzanym. Usługi, które świadczy odzwierciedlają te cele. Transport publiczny stanowi o tym, czy miasto jest dobrze postrzegane czy nie. Dodatkowo, wraz z rozwojem technologii, zmienia się styl życia. Coraz więcej osób korzysta z płatności bezgotówkowych. Nie można obok tego przechodzić obojętnie. Pracując nad nowym systemem biletowym, bazujemy na doświadczeniach innych miast. Obserwujemy światowe trendy, a przede wszystkim wsłuchujemy się w głos pasażerów. I już wiemy, że mieszkaniec chce płacić szybko prosto, chce mieć informację tu i teraz i obsługę 24/7 i opłaty za przejazd powinny za tym nadążać* – wyjaśniła Agnieszka Siekierska-Otłowska, dyrektor pionu handlowego ZTM Warszawa. - *Warszawa obecnie jest w trakcie wyboru wykonawcy. Proces ten realizowany jest w formie dialogu konkurencyjnego. To nam pokazuje jak zderzają się nasze oczekiwania z możliwościami nowych systemów biletowych oferowanych*



przez wykonawców – dodała. – *Ta konfrontacja z dostawcami, którzy dzielą się doświadczeniami z wielu projektów, jest zasadna. Chodzi o to, żeby nie tylko poznać rozwiązania technologiczne, ale też organizacyjne. Rozwiązania informatyczne będą zmierzały w stronę minimalizacji aktywności pasażera przy kupnie biletu.*

To już działa

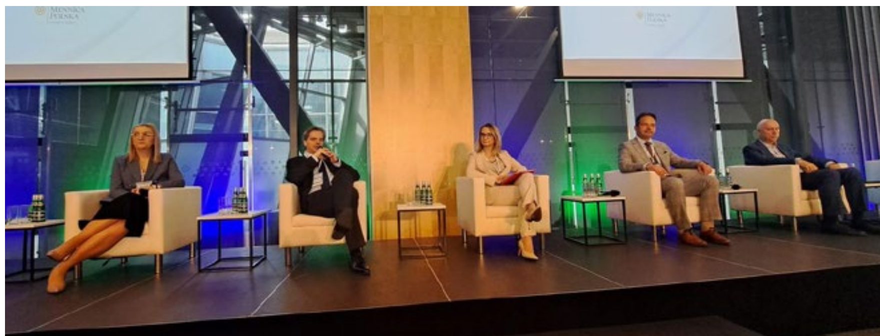
W nowoczesny sposób za przejazdy już płacą mieszkańcy Wrocławia. – *Nasi pasażerowie nauczyli się korzystać z tego systemu, choć początki były trudne. Obecnie jest wysoko oceniany przez pasażerów. Ale to nie oznacza, że nie będziemy rozwijać funkcjonalności naszego systemu. Musimy podążać za zmieniającą się rzeczywistością, a co za tym idzie potrzebami* – mówiła Paulina Tyniec-Piszcz, dyrektor Wydziału Transportu urzędu miasta we Wrocławiu.

Nowy system biletowy od niedawna wdrażany jest na Pomorzu. – *„Fala" to projekt pionierski jeśli chodzi o obszar wdrażania, bo obejmuje całe województwo. Nie ma jednego organizatora, który wprowadza to rozwiązanie, jest ich większa liczba. W takim przypadku istotne jest, aby z tymi partnerami rozmawiać i uwzględnić ich specyfikę. Z naszych doświadczeń wdrożeniowych wynika, że trzeba się skupić na tym co powinno stanowić rdzeń – funkcjonalnościach, które zaspokoją potrzeby pasażerów, szczególnie tych, którzy najczęściej korzystają z tego transportu* – podkreślał Hubert Kołodziejski, dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Zwrócił także uwagę, że niezwykle ważna jest integracja taryfowo-biletowa. Ta już dziś świetnie funkcjonuje w Warszawie. – *Warszawski Transport Publiczny to możliwość przejechania na jednym bilecie różnymi środkami transportu przez różne strefy. Natomiast integracja bez nowoczesnego systemu biletowego nie będzie możliwa do realizacji w pełni. Stwarza on powiem szereg możliwości w kontekście konstrukcji tych taryf. Chciałabym, żebyśmy mieli więcej swobody i elastyczności w podejściu do taryf. Chodzi o to, żeby rozliczać koszt podróży w najkorzystniejszy dla pasażera sposób. Jak wynika z badań, pasażerowie oczekują elastyczności* – podkreślała Agnieszka Siekierska-Otłowska.

Uczestnicy debaty rozmawiali także o konieczności edukacji pasażerów przy wdrażaniu nowego systemu płatności za przejazdy. – Edukacja pasażerów, także w kontekście bezpieczeństwa jest bardzo ważna. Jeśli klienci nie będą wiedzieli jak się posługiwać nowym narzędziem, to ryzykujemy problemy. Wdrożenie nowych rozwiązań musi uwzględniać okres przejściowy, żeby pasażerowie mogli się przyzwyczaić do nowych rozwiązań. Ważna jest edukacja cyfrowa, która pozwoli uniknąć wykluczenia pewnych grup – uważa Zbigniew Wiśniewski.

Warszawski Transport Publiczny vs samochód

Debata, która w wzbudziła wiele emocji wśród uczestników to „starcie" redaktora Łukasza Warzechy, „miłośnika" poruszania się po stolicy samochodem, z Katarzyną Strzegowską, dyrektor ZTM Warszawa, która zachęca do przesiadania się do komunikacji miejskiej. - Dlaczego warto się przesiąść na komunikację miejską? Bo jest komfortowa, nowoczesna, ekologiczna, ekonomiczna, szybka, bo siatka połączeń jest coraz większa. Cała debata dostępna jest na profilu Warszawskiego Transportu Publicznego w mediach społecznościowych.



O roli metra w Warszawie podczas międzynarodowego seminarium

Z okazji Jubileuszu 50-lecia International Tunnelling and Underground Space Association ITA-AITES, w gmachu Politechniki Warszawskiej, 12 czerwca odbyło się seminarium „Wyzwania nowoczesnego tunelowania". Jednym z prelegentów była Katarzyna Strzegowska - dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, która opowiedziała licznie zgromadzonym uczestnikom o roli metra w systemie transportowym w Warszawie.

W seminarium wzięli udział członkowie Zarządu ITA z prezydentem ITA prof. Arnoldem Dix, poprzednią prezydent – prof. Jenny Yan na czele oraz przedstawiciele Metroprojektu, Metra Warszawskiego, firm związanych z budową i projektowaniem tuneli w Polsce i na świecie.

Podczas sesji otwarcia omówiono rozwój zmechanizowanych metod budowy tuneli, historię ITA oraz projekty tuneli z całego świata, które na przestrzeni ostatnich 50 lat były największymi osiągnięciami budownictwa tunelowego. Pokazano także najciekawsze realizacje tunelowe w Chinach.

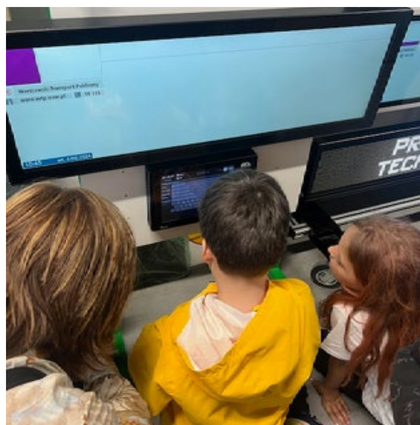
Druga sesja poświęcona była budowie sieci metra w Warszawie. Katarzyna Strzegowska przedstawiła wizję Warszawy, w której nie byłoby metra. Dzięki danym na temat liczby pasażerów korzystających każdego dnia z tego rodzaju transportu, czasu przejazdu, częstotliwości oraz pojemności każdego z dostępnych w Warszawie środków transportu zgromadzeni goście dowiedzieli się, że podróżowanie po stolicy bez podziemnej kolei byłoby znacznie mniej wygodne, dłuższe, zawodne i wiązałoby się ze zwiększonym zanieczyszczeniem powietrza.

Dr inż. Jerzy Lejk wraz z zespołem z Metra Warszawskiego omówił projektowanie i budowę bieżących i kolejnych linii M2, M3 i M4.

Tematyka kolejnej sesji dotyczyła tuneli kolejowych, drogowych i tuneli drążonych tarczami o dużych średnicach.



Dzieci odwiedziły naszą siedzibę



Przez cały rok to my jeździmy do warszawskich szkół podstawowych, a z okazji Dnia Dziecka zaprosiliśmy uczniów do siebie. Były pogadanki, zwiedzanie ciekawych miejsc, a nawet sadzenie roślin.

Dzieci od małego warto uczyć o komunikacji miejskiej, pokazywać jej zalety, ale także to, jak bezpiecznie i kulturalnie zachowywać się w autobusie, tramwaju czy na stacji metra. Od kilku lat pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego jeżdżą do stołecznych szkół na takie właśnie zajęcia. Cieszą się one olbrzymim zainteresowaniem.

Tym razem to uczniowie dwóch klas trzecich odwiedzili naszą siedzibę przy ulicy Grochowskiej 316/320. Dzieci mogły posłuchać o Warszawskim Transporcie Publicznym, ale też zwiedzić ciekawe miejsca: Centralę Ruchu (stąd zarządza się całą komunikacją miejską w stolicy) i laboratorium

Działu Nadzoru Przewozów (testujemy tutaj m.in. wyświetlacze). Nasi goście mogli również zobaczyć radiowóz nadzoru ruchu i przymierzyć służbową czapkę.

Było także sporo o ekologii, bo jedną z największych zalet komunikacji miejskiej jest to, że pomaga dbać o środowisko naturalne. Nie chodzi tylko o to, że autobus czy tramwaj mogą przewieźć tyle osób, ile zmieści się do kilkudziesięciu samochodów osobowych (kto nie wierzy, niech policzy). Staramy się dawać coś więcej i sadzimy na wiatach oraz torowiskach rozchodnik.

Ta pożyteczna roślina jest odporna na trudne, miejskie warunki, a przy okazji pochłania dużo pyłów. Pod dachem wiaty ustrojonej rozchodnikiem jest chłodniej w upalne dni, a owady i ptaki mają tam swoją stołówkę. Podczas warsztatów dzieci mogły zasadzić rozchodnik i zabrać go następnie do domu. Niech rośnie.



Wiaty czyścimy kompleksowo

Zarząd Oczyszczania Miasta systematycznie sprząta przystanki komunikacji miejskiej i myje wiaty na mokro. Od początku roku służby wyczyściły je już 4300 razy.

Regularne porządki to jeden z elementów systemu utrzymania czystości, za którą odpowiada w stolicy Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). Wśród realizowanych prac jest systematyczne mycie wiat przystankowych. Od początku roku służby wyczyściły je 4300 razy. Bywa jednak, że potrzebna jest sprawna reakcja np. w odpowiedzi na wandalizm. – Zadbane przystanki wpływają korzystnie na poczucie bezpieczeństwa pasażerów i kształtowanie pozytywnego wizerunku stolicy. Mając na uwadze komfort mieszkańców obejmujemy je systematycznym sprzątaniem, które wspomagamy działaniami interwencyjnymi podejmowanymi w odpowiedzi na nagłe zdarzenia. – mówi Robert Szymański, p.o. dyrektora Zarządu Oczyszczania Miasta.

Umyte przystanki

Regularnym czyszczeniem ZOM obejmuje 1300 wiat. Każda z nich została w tym roku co najmniej raz gruntownie umyta. Natomiast w miejscach, gdzie jest najwięcej pasażerów, takie sprzątanie przeprowadzono nawet 3 razy. Ekipy porządkowe używają wody pod ciśnieniem, która usuwa zabrudzenia ze szklanych dachów i ścian, metalowych elementów konstrukcji, gablot z rozkładem, ławek i słupków, a także z chodnika w obrębie przystanku. Prace prowadzone są nocami.

Porządki na wysokości

Kompleksowym sprzątaniem objęta jest też pętla autobusowa przy Dworcu Centralnym. Czyszczenie szklano-stalowych zadaszeń myjką ciśnieniową częściowo odbywa się na wysokości i wymaga użycia przez brygadę specjalistycznego sprzętu. Z tego powodu wprowadzane są zmiany w organizacji ruchu autobusów, przez co porządki trwają dłużej i są rozłożone na dwa dni.

#stopBazgrołom

Kontrolerzy ZOM całodobowo monitorują porządek w mieście i wskazują miejsca wymagające interwencyjnego sprzątania. Do zgłoszeń o pseudograffiti na wiatach wysyłane są wyspecjalizowane grupy szybkiego reagowania ZOM. Od początku roku, przy pomocy bezpiecznych dla środowiska preparatów, wyczyściły 2100 pomazanych przystanków. Do zadań ekip interwencyjnych należy też usuwanie nielegalnych ogłoszeń i sprzątanie nagłych zanieczyszczeń. Działania podejmują np. gdy na przystanku pojawi się szkło, co stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów.

Regularny serwis porządkowy

Zarząd Oczyszczania Miasta dba o czystość 4400 przystanków autobusowych i tramwajowych, które są regularnie zamiatane, a każdego dnia ekipy porządkowe zabierają śmieci z koszy. Mieszkańcy również mogą włączyć się w kontrolę czystości i zgłaszać miejsca wymagające posprzątania do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.









PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego









„KRAKUS” W WARSZAWIE


ODJAZD ZA
3210
187





Tramwaj do Wilanowa
– konsultacje społeczne zmian w komunikacji

Wkrótce zostanie oddana do użytku nowa trasa tramwajowa przez Dolny Mokotów do Wilanowa. To ponad 7 km nowego torowiska, szybszy i sprawniejszy dojazd do Śródmieścia i innych rejonów Warszawy.

To jedna z największych inwestycji tramwajowych w Polsce. Nowa trasa połączy intensywnie rozbudowującą się w ostatnich latach część Wilanowa z trasą wzdłuż ulicy Puławskiej i Marszałkowskiej.

Nowa trasa rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej i Goworka. Tramwaje zjeżdżają w dół warszawskiej skarpy ulicami Goworka i Spacerową - ten odcinek jest już oddany do ruchu, tramwaje linii 11 jadą tędy do ulicy J. Gagarina i nią do przystanku Sielce przy Czerniakowskiej. Nowe połączenie cieszy się dużą popularnością, w dzień powszedni z odcinka trasy „jedenastki" na ulicach J. Gagarina, Spacerowej i Goworka korzysta ponad 5 tys. osób. W kierunku Miasteczka Wilanów składy od skrzyżowania ulic Belwederskiej, Spacerowej i J. Gagarina pojadą prosto ulicami Belwederską i Jana III Sobieskiego do przystanku końcowego u zbiegu alei Rzeczypospolitej i A. Branickiego. W drodze do Wilanowa tramwaj zatrzyma się na 12 przystankach. Przewidziany czas przejazdu będzie krótszy niż dla autobusowej linii przyspieszonej dzięki sterowaniu sygnalizacją świetlną i zastosowanym priorytetom na skrzyżowaniach.

Ale to nie wszystko. Trwa budowa odnogi na Stegny wzdłuż ulicy św. Bonifacego, która połączy się z budowaną trasą do Wilanowa. Przy skrzyżowaniu ulicy św. Bonifacego i Jana III Sobieskiego tramwaje będą mogły skręcać w kierunku centrum i w kierunku Wilanowa. Długość tego odcinka to około 800 metrów, a zakończy go wspólna pętla tramwajowo-autobusowa na wysokości Szkoły Podstawowej im. Raoula Wallenberga, tu gdzie dziś jest pętla autobusowa Stegny. To będzie „klasyczna" pętla czyli składy będą zmieniały kierunek jazdy objeżdżając ją dookoła. Dla tramwajów będą dwa tory z peronami, w tym jeden wspólny – tramwajowo-autobusowy. W ten sposób powstanie wygodne miejsce do przesiadek.

Wszystkie nowe przystanki będą wyposażone w wiaty, ławki, wygrodzenia ochronne i nowoczesny system informacji pasażerskiej. Standardowo wszystkie z nich będą przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Torowiska nowych tras będą obsadzone odpornym na niekorzystne warunki pogodowe rozchodnikiem. Nie tylko na torach będzie zielono – w ramach całego projektu zostanie posadzonych kilkaset drzew. Nowością będą drzewa, zasadzone bezpośrednio na szerszych peronach przystankowych – wzdłuż całej trasy tramwajowej na Wilanów będzie naprawdę zielono!

Otwarcie nowej trasy usprawni komunikację w tym rejonie, dlatego planujemy zmiany w układzie linii tramwajowych i autobusowych obsługujących Śródmieście, Dolny Mokotów, Wilanów oraz Ursynów. Zaproponowany układ

chcielibyśmy skonsultować z Państwem, jako użytkownikami.

Tramwaje dojadą w głąb intensywnie zabudowującego się rejonu Warszawy, a trasa prowadzi przez obszary o gęstej zabudowie mieszkaniowej, dlatego efektywniejsze i sprawniejsze połączenia tramwajowe zastąpią część dotychczasowych linii autobusowych, których trasy pokrywają się z nową trasą tramwajową. Chcemy także zapewnić sprawny dojazd do tramwajów z osiedli, które nie są położone bezpośrednio przy nowej trasie – m.in. osiedla Bernardyńska oraz Zawodzia i Kępy Zawadowskiej. Część zmian obejmie również Powiśle, Powsin oraz Ursynów – będą one wynikały właśnie z korekt w Wilanowie.

Połączenia do Wilanowa będą oparte o trzy linie tramwajowe – 14, 15 i 19, które łącznie zapewnią częstotliwość kursowania co 2 minuty w godzinach szczytu, co 3 minuty poza godzinami szczytu i co 4 minuty w weekendy. Te trzy linie zastąpią również linie autobusowe łączące Śródmieście z Dolnym Mokotowem i Wilanowem – 501, 519 i 522, oferując w godzinach szczytu ok. 30 kursów (zamiast dotychczasowych 16 autobusowych) i ok. 6 tys. miejsc w tramwajach (zamiast dotychczasowych ok. 2 tys. w autobusach). Dojazd z Miasteczka Wilanów do Śródmieścia zajmie zaledwie 25 minut, co będzie możliwe m.in. dzięki zastosowaniu priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla tramwajów.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zarząd Transportu Miejskiego przygotowuje się do otwarcia nowej trasy i opracował projekt zmian w komunikacji w WTP, tak aby jak najefektywniej ją wykorzystać oraz poprawić połączenia pomiędzy dzielnicami i osiedlami.

Jak można wziąć udział w konsultacjach społecznych:

- zgłaszając uwagi za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: konsultacje.um.warszawa.pl/tramwaj-do-wilanowa,
- wziąć udział w dyżurach konsultacyjnych:
  - 24 czerwca (poniedziałek), w godz. 17 - 20, Miasteczko Przyrody (filia Młodzieżowego Domu Kultury), ulica Fabryczna 1/3 na Powiślu,
  - 27 czerwca (czwartek), w godz. 17 - 20, Szkoła Podstawowa nr 358 im. Hetmana Jana Zamoyskiego, ulica św. Urszuli Ledóchowskiej 10 w Miasteczku Wilanów,
- wziąć udział w spotkaniu online, 22 czerwca (sobota) w godz. 11-14 – transmisja na YouTube
  - na YouTube możesz oglądać spotkanie i dyskutować na czacie,
  - na platformie ZOOM możesz zabrać głos w dyskusji z wizją i fonią. Jeśli chcesz skorzystać z tej opcji, napisz na konsultacje@ztm.waw.pl. Link do spotkania oraz instrukcję prześlemy Ci w mailu zwrotnym.

Konsultacje potrwają do 15 lipca. Zgłoszone podczas konsultacji uwagi przeanalizujemy i w połowie sierpnia ogłosimy propozycje zmian, które będziemy wdrażali po uruchomieniu trasy tramwajowej.



Oto szczegóły proponowanych zmian:
Uwaga! Brak informacji o jakiejś linii oznacza, że jej trasa nie zmieni się. Pochyłymi literami wyróżniono nowe trasy lub proponowane korekty przebiegu trasy linii.

TRAMWAJE

LINIA 14



Dziś tramwaje 14 nie kursują. „Czternastka" wróci do Wilanowa po ponad 50 latach. Zapewni dojazd do stacji metra Politechnika oraz na Ochotę.

14: *BANACHA* – *S. Banacha – Grójecka – pl. G. Narutowicza – Filtrowa – L. Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej –* ***MIASTECZKO WILANÓW***

Częstotliwość kursowania: 8 / 12 / 15 / (szczyt / międzyszczyt / sobota i święto)

LINIA 15



„Piętnastka" będzie podstawową linią na nowej trasie z Wilanowa. Tramwaje będą kursowały co 4 minuty w godzinach szczytu. Dowiozą pasażerów na ulicę Marszałkowską, gdzie będzie możliwość przesiadki np. w Alejach Jerozolimskich, Świętokrzyskiej oraz al. Solidarności a także do Dworca Gdańskiego. Na Ochocie i we Włochach linię 15 zastąpi 35.

15: *MARYMONT-POTOK* – *A. Mickiewicza – pl. T.W. Wilsona – A. Mickiewicza – (STAWKI) gen. W. Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej –* ***MIASTECZKO WILANÓW***

Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i skrócona): 8 (4) / 12 (6) / 15 (7,5)

LINIA 19

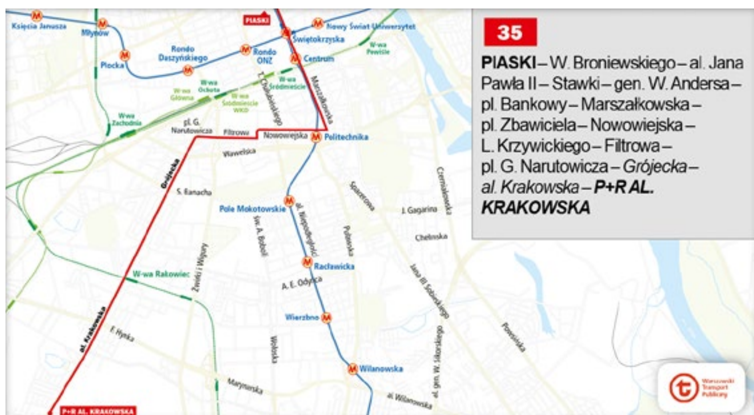


Linia tramwajowa 19 zostanie uruchomiona wraz z oddaniem do użytku odcinka trasy od ulicy Jana III Sobieskiego do pętli Stegny. Wraz z linią 33 będzie stanowiła główny dojazd z Bielan i Żoliborza w al. Jana Pawła II. Różnić się będzie w końcowym odcinku trasy – 33 będzie obsługiwać, jak obecnie, odcinek ulicy Wólczyńskiej, a tramwaje 19 wyruszą z Nowego Bemowa (gdzie zastąpią linię 35).

19: ***NOWE BEMOWO*** *– Powstańców Śląskich – al. W. Reymonta – W. Broniewskiego – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego - al. Niepodległości – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – św. Bonifacego –* **STEGNY**

Częstotliwość kursowania:
8 / 12 / 15 / (szczyt / międzyszczyt / sobota i święto)

LINIA 35



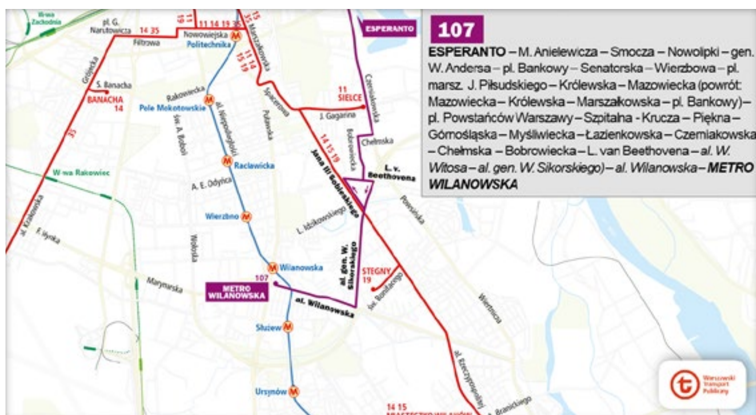
Korekta trasy linii 35 wynika ze skierowania tramwajów linii 15 do Miasteczka Wilanów. Obecnie 35 dojeżdżają do pętli przy ulicy S. Banacha, natomiast w naszej propozycji zastąpią tramwaje linii 15 i pojadą do pętli P+R AL. KRAKOWSKA.

35: ***PIASKI*** *– W. Broniewskiego – al. Jana Pawła II – Stawki – gen. W. Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – L. Krzywickiego – Filtrowa – pl. G. Narutowicza – Grójecka – al. Krakowska –* **P+R AL. KRAKOWSKA**

Częstotliwość kursowania: *8 / 12 / 15*

AUTOBUSY

LINIA 107

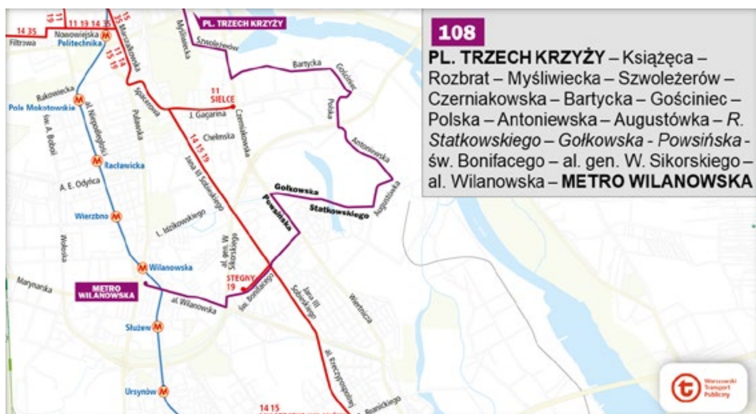


Proponujemy skierowanie autobusów 107 na trasę wzdłuż al. gen. W. Sikorskiego i al. Wilanowskiej do stacji metra Wilanowska. Jej rolą na tym odcinku będzie zapewnienie dojazdu do najbliższej stacji metra osiedlom położonym po obu stronach al. gen. W. Sikorskiego.

107: ***ESPERANTO*** *– M. Anielewicza – Smocza – Nowolipki – gen. W. Andersa – pl. Bankowy – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Mazowiecka – pl. Powstańców Warszawy – Szpitalna - Krucza – Piękna – Górnośląska – Myśliwiecka – Łazienkowska – Czerniakowska – Chełmska – Bobrowiecka – L. van Beethovena – al. W. Witosa – al. gen. W. Sikorskiego (powrót: al. gen W. Sikorskiego – Jana III Sobieskiego – L. van Beethovena – Bobrowiecka) – al. Wilanowska* **– *METRO WILANOWSKA***

Częstotliwość kursowania: 15 / 15 / 20

LINIA 108

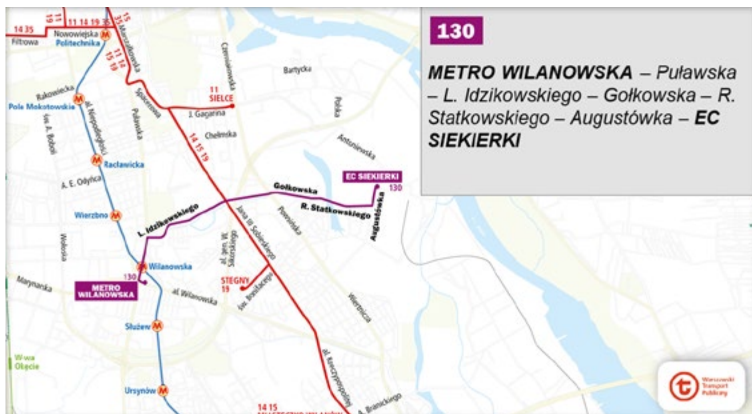


Skierowanie linii 108 przez ulicę Gołkowską skróci podróż z Siekierek w kierunku Stegien. W relacji z Siekierek przez ulicę Gołkowską do św. Bonifacego, linia 108 zastąpi linię 164.

108: *PL. TRZECH KRZYŻY* – Książęca – Rozbrat – Myśliwiecka – Szwoleżerów – Czerniakowska – Bartycka – Gościniec – Polska – Antoniewska – Augustówka – R. Statkowskiego – Gołkowska - Powsińska - św. Bonifacego – al. gen. W. Sikorskiego – al. Wilanowska – ***METRO WILANOWSKA***

Częstotliwość kursowania: *20 / 20 / 30*

LINIA 130



Nowa linia 130 będzie połączeniem, które obejmie ulicę dotychczas nieobsługiwana przez autobusy – L. Idzikowskiego. To będzie najprostszy dojazd do nowej trasy tramwajowej dla osiedli położonych wzdłuż ulicy L. Idzikowskiego oraz os. Bernardyńska a także będzie nowym połączeniem wewnątrz dzielnicy.

130: *METRO WILANOWSKA* – *Puławska – L. Idzikowskiego – Gołkowska – R. Statkowskiego – Augustówka –* ***EC SIEKIERKI***

Częstotliwość kursowania: 15 / 20 / 20

LINIA 131



Proponujemy, aby autobusy linii 131 nie kursowały odcinkiem trasy, który przejęły tramwaje linii 11 czyli od Sielc do Dworca Centralnego. Zamiast tego autobusy pojechałyby ulicą Czerniakowską, przez Powiśle i pl. Trzech Krzyży do Alej Jerozolimskich. W połączeniu Powiśla ze Śródmieściem zastąpią linię 517. Zachowane zostaną wydłużone kursy linii do Wilanowa.

131: *DW. CENTRALNY* – *Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: Nowy Świat) – Książęca – Rozbrat – Górnośląska – Solec – Czerniakowska (powrót: Czerniakowska – Łazienkowska – Rozbrat) – Powsińska – (SADYBA) - Powsińska – Wiertnicza –* ***WILANÓW***

Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i wydłużona): 10 (30) / 15 (30) / 15 (30)

LINIA 139



Proponujemy, aby autobusy linii 139 razem z 251 przejechały przez osiedle Powsin, a następnie ulicą S. Korbońskiego do metra na Kabatach. Na wspólnym odcinku 139 i 251 będą na przystankach co 15 minut w godzinach szczytu oraz co 20 minut poza nimi. Połączenie Powsina z Wilanowem oraz al. Wilanowską zapewnią autobusy linii 239 na nowej trasie.

139: ***OGRÓD BOTANICZNY*** *– Prawdziwka – Borowa – Warszawska – Ł. Drewny – Przyczółkowa (przejazd przez osiedle Powsin) – Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – al. KEN –* ***OS. KABATY***

Częstotliwość kursowania – trasa podstawowa: 30 / 40 / 40

LINIA 159

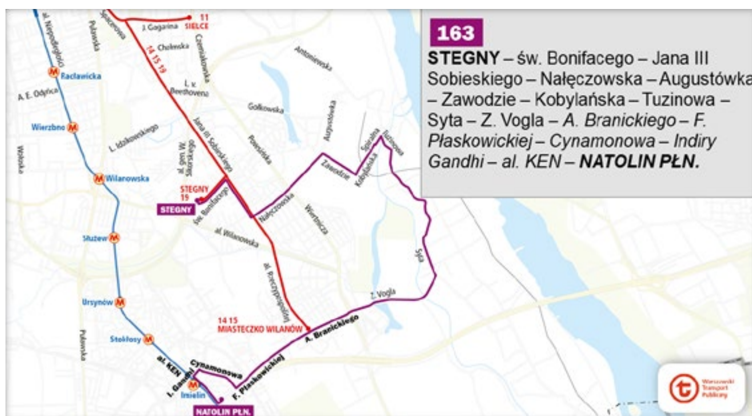


Mieszkańcom osiedli położonych wzdłuż ulicy Gołkowskiej proponujemy nową linię 130, która zapewni dojazd przez L. Idzikowskiego do nowej trasy tramwajowej oraz do tramwajów kursujących wzdłuż Puławskiej. Autobusy 130 będą kursowały częściej niż 159 na tym odcinku.

159: ***CH BLUE CITY*** *– Opaczewska – Aleje Jerozolimskie – J.U. Niemcewicza – Grójecka – Raszyńska (powrót: Raszyńska – Aleje Jerozolimskie – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – al. Bohaterów Września – Opaczewska) – Koszykowa – Piękna – Górnośląska – Myśliwiecka – Łazienkowska – Czerniakowska – al. Polski Walczącej –* ***MAŁE SIEKIERKI***

Częstotliwość kursowania: 15 / 15 / 20

LINIA 163

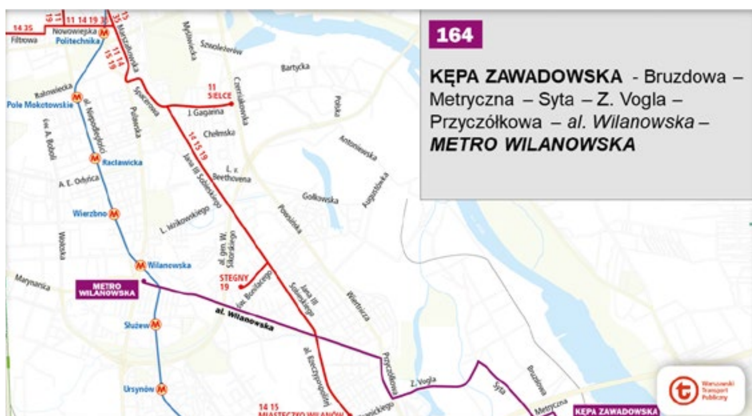


Linia 163 przejmie od 263 rolę podstawowej linii dla północnego odcinka ulicy Sytej i osiedli na Zawadach. Umożliwi dojazd do nowej trasy tramwajowej w dwóch miejscach – przy ulicy Nałęczowskiej oraz A. Branickiego – oraz stacji metra Imielin. Autobusy linii 163 wspólnie ze 164 będą podstawową obsługą wschodniej części dzielnicy Wilanów.

163: *STEGNY* – św. Bonifacego – Jana III Sobieskiego – Nałęczowska – Augustówka – Zawodzie – Kobylańska – Tuzinowa – Syta – Z. Vogla – A. Branickiego – F. Płaskowickiej – Cynamonowa – Indiry Gandhi – al. KEN – ***NATOLIN PŁN.***

Częstotliwość kursowania : 15 / 20 / 20

LINIA 164



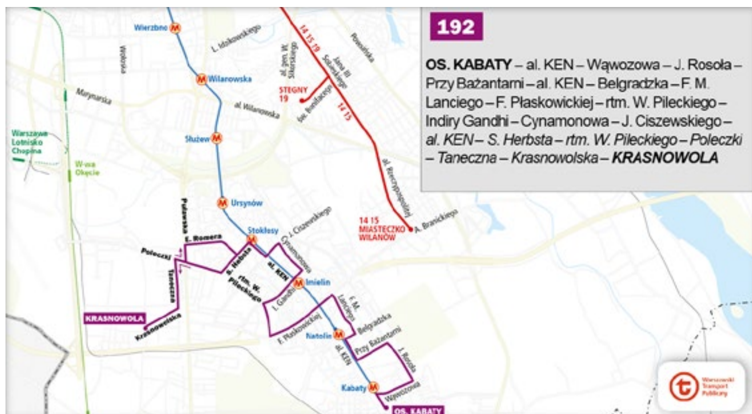
Linia 164 będzie pełniła rolę podstawowego połączenia dla południowego odcinka ulicy Sytej oraz Kępy Zawadowskiej do trasy tramwajowej oraz do metra Wilanowska. Autobusy linii 164 wspólnie z 217 i 239 będą obsługiwały osiedla położone wzdłuż al. Wilanowskiej. Połączenie Siekierek i os. Bernardyńska ze Stegnami przejmie linia 108.

164: *KĘPA ZAWADOWSKA* - *Bruzdowa – Metryczna – Syta – Z. Vogla – Przyczółkowa – al. Wilanowska –* ***METRO WILANOWSKA***

Dodatkowe kursy: ***WILANÓW*** *– Przyczółkowa – Syta – Z. Vogla – Metryczna – Bruzdowa – Prętowa – Sągi – Calowa – Bruzdowa – Metryczna – Z. Vogla – Przyczółkowa –* ***WILANÓW***

Częstotliwość kursowania (trasa podstawowa): 15 / 20 / 20

LINIA 192



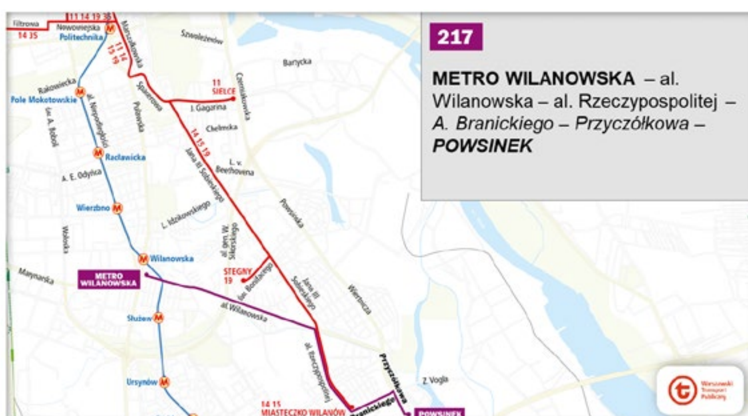
Proponujemy połączenie dwóch ursynowskich linii lokalnych 192 i 239 w jedną linię 192. Autobusy 192 zostałyby wycofana z odcinka trasy, na którym liczba korzystających pasażerów jest minimalna.

192: ***OS. KABATY*** *– al. KEN – Wąwozowa – J. Rosoła – Przy Bażantarni – al. KEN – Belgradzka – F. M. Lanciego – F. Płaskowickiej – rtm. W. Pileckiego – Indiry Gandhi – Cynamonowa – J. Ciszewskiego – al. KEN – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – Poleczki – Taneczna – Krasnowolska –* ***KRASNOWOLA***

W święta: ***URSYNÓW PŁD.*** *– al. KEN - … -* ***KRASNOWOLA***

Częstotliwość kursowania – trasa podstawowa (i skrócona): 20 / 30 / 30 / (30)

LINIA 217

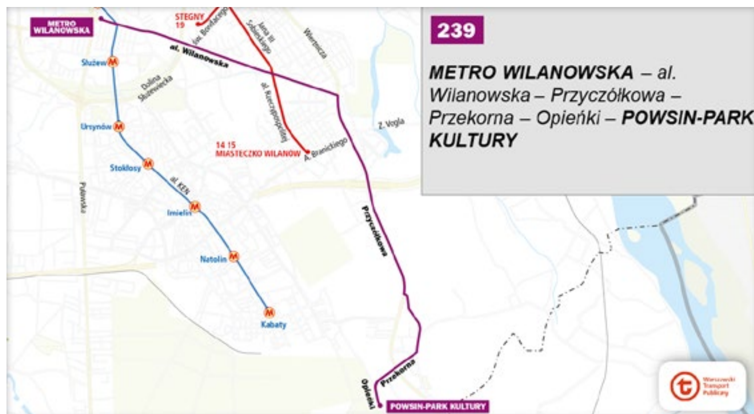


Autobusy linii 217 na proponowanej trasie zapewniłyby mieszkańcom rejonu wschodniego odcinka ulicy A. Branickiego oraz Powsinka bezpośrednie połączenie z nową trasą tramwajową w al. Rzeczypospolitej, tramwajami na Puławskiej oraz linią metra M1.

217: ***METRO WILANOWSKA*** *– al. Wilanowska – al. Rzeczypospolitej – A. Branickiego – Przyczółkowa –* ***POWSINEK***

Częstotliwość kursowania: 15 / 20 / 20

LINIA 239

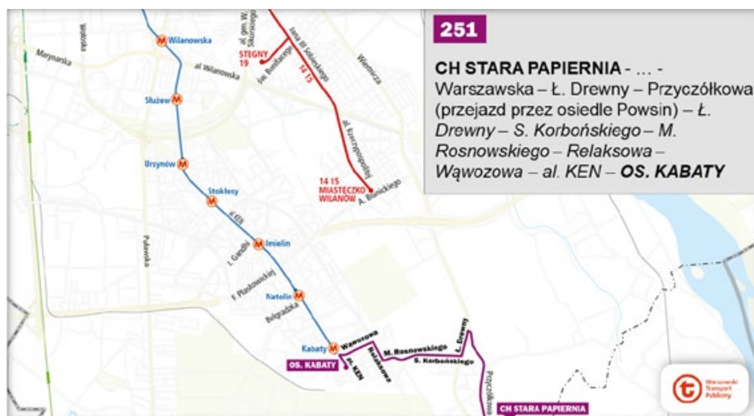


Obecną trasę linii 239 przejmie linia 192. Nową rolą dla linii 239 będzie zapewnienie połączenia Powsina z Wilanowem, w miejsce autobusów linii 519. Dalej trasa poprowadzi al. Wilanowską do stacji metra Wilanowska.

239: *METRO WILANOWSKA* *– al. Wilanowska – Przyczółkowa – Przekorna – Opieńki –* ***POWSIN-PARK KULTURY***

Częstotliwość kursowania: 15 / 20 / 20

LINIA 251



Proponujemy, aby autobusy linii 251 razem ze 139 przejechały przez osiedle Powsin, a następnie ulicą S. Korbońskiego dojechały do metra na Kabatach. Na wspólnym odcinku linie 139 i 251 będą na przystankach co 15 minut w godzinach szczytu oraz co 20 minut poza nimi. Połączenie Powsina z Wilanowem oraz al. Wilanowską zapewnią autobusy linii 239 na nowej trasie..

251: *CH STARA PAPIERNIA* *- ... - Warszawska – Ł. Drewny – Przyczółkowa (przejazd przez osiedle Powsin) – Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – al. KEN –* ***OS. KABATY***

Częstotliwość kursowania: 30 / 40 / 40

LINIA 263

Likwidacja linii - jej rolę, jako podstawowej linii dla Zawad i połączenia z Ursynowem oraz Stegnami, przejmie linia 163.

LINIA 264



Proponujemy skrócenie trasy linii do Powsina, gdzie będzie możliwość przesiadki do autobusów jadących w kierunku Wilanowa (linia 239) lub Kabat (linie 139 i 251). Skrócenie trasy pozwoli na zwiększenie częstotliwości kursowania linii.

264: *KĘPA OKRZEWSKA (CMENTARZ)* - ... - *Wiechy – Rosochata - Przyczółkowa - WAFLOWA – Ł. Drewny – Przekorna – Przyczółkowa - Rosochata – Wiechy - ...* ***- KĘPA OKRZEWSKA (CMENTARZ)***

Częstotliwość kursowania: 30 / 45 / 45

LINIA 339

Likwidacja linii. Autobusy linii 339 kursujące z niską częstotliwością zastąpią 139, 239 i 251 kursujące częściej, lepiej dopasowane do potrzeb większości pasażerów.

LINIA 379

Likwidacja linii. Połączenie Miasteczka Wilanów z centrum dzielnicy Wilanów zapewnią tramwaje z przesiadką do autobusów kursujących al. Wilanowską.

LINIA 501

Likwidacja linii. Autobusy linii 339 kursujące z niską częstotliwością zastąpią 139, 239 i 251 kursujące częściej, lepiej dopasowane do potrzeb większości pasażerów.



LINIA 517



W naszej propozycji obsługę połączenia Powiśla (rejonu ulicy Rozbrat) z centrum przejmą autobusy linii 131 na nowej trasie.

517: *URSUS-NIEDŹWIADEK* *– Orląt Lwowskich – M. Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – Cierlicka – T. Kościuszki – M. Spisaka – Kompanii „Kordian” – K. Pużaka – W. Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Kleszczowa – Łopuszańska – Aleje Jerozolimskie – ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” – Kopińska – Grójecka – pl. A. Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – Bracka –* ***PL. TRZECH KRZYŻY*** *(powrót: Nowy Świat)*

Częstotliwość kursowania: 7,5-10 / 15 / 15

LINIA 518

Proponujemy niewielką korektę trasy linii 518 w Śródmieściu.

518: *NOWODWORY* *– Światowida – Hanki Ordonówny – Odkryta – Nowodworska - Mehoffera – Świderska – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska - al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – pl. T.W. Wilsona – A. Mickiewicza – gen. W. Andersa – Muranowska – Bonifraterska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – pl. Bankowy – al. Solidarności – Bielańska –* ***BIELAŃSKA***

Dodatkowe kursy jednokierunkowe: ***NOWODWORY*** *- … - J. Słowackiego –* ***METRO MARYMONT***

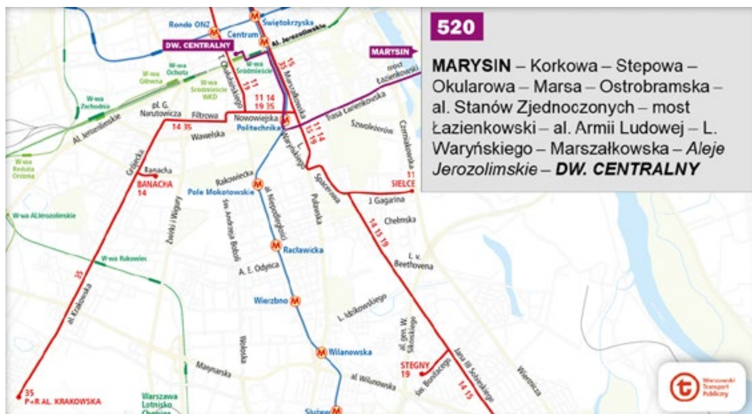
Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i skrócona): 20 (10) / 20 / 20



LINIA 519

Likwidacja linii. Połączenie Miasteczka Wilanów z centrum dzielnicy Wilanów zapewnią tramwaje z przesiadką do autobusów kursujących al. Wilanowską.

LINIA 520



Propozycja niewielkiej korekty trasy linii 520 w Śródmieściu ma na celu skrócenie odcinka trasy przebiegającego wzdłuż linii metra M1 i linii tramwajowych, na którym zainteresowanie pasażerów linią autobusową jest niewielkie.

520: *MARYSIN* *– Korkowa – Stepowa – Okularowa – Marsa – Ostrobramska – al. Stanów Zjednoczonych – most Łazienkowski – al. Armii Ludowej – L. Waryńskiego – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie –* ***DW. CENTRALNY***

Częstotliwość kursowania: 10 /15 / 15

LINIA 522

Likwidacja linii – zastąpią ją linie tramwajowe 14, 15 i 19.

LINIE 724 742

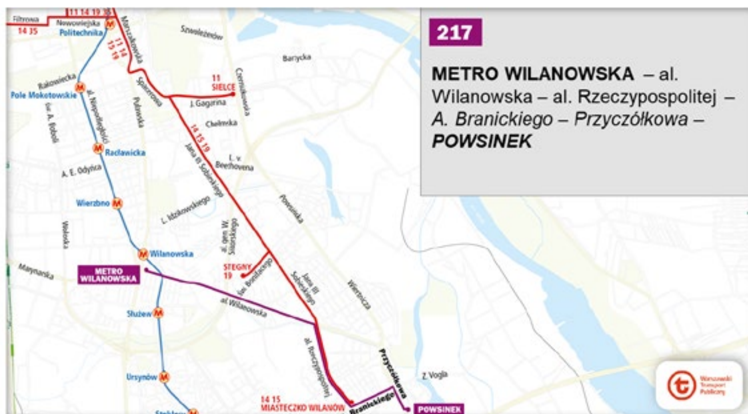


Proponujemy niewielkie skrócenie tras linii 724 i 742 aby przyspieszyć dojazd do stacji metra mieszkańcom miejscowości podwarszawskich. Bezpośrednie połączenie Powsina (ulicy Przyczółkowej) z najbliższą stacją metra (Kabaty) zapewnią autobusy linii 139 i 251.

724, 742: PIASECZNO (GERBERA) , GÓRA KALWARIA (RYNEK) *- ... - Warszawska – Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – al. KEN –* ***OS. KABATY***

Częstotliwość kursowania bez zmian

LINIA E-2



Proponujemy pozostawienie kursowania autobusów linii E-2 jedynie w szczycie porannym. Autobusy E-2 zapewnią bezpośredni dojazd z Wilanowa i Dolnego Mokotowa aż do pl. Zamkowego. Przez cały tydzień bez zmian będą kursowały autobusy linii 116.

E-2: ***WILANÓW*** *– Przyczółkowa – al. Wilanowska – Jana III Sobieskiego – Belwederska – Aleje Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Miodowa – Kapucyńska – al. Solidarności –* ***PL. BANKOWY*** *(powrót: Senatorska)*

Częstotliwość kursowania (szczyt poranny): 10



Czas letni w WTP

Wielkimi krokami zbliżają się wakacje. W tym urlopowym czasie zmieni się rozkład jazdy niektórych linii autobusowych, inaczej będą jeździły także tramwaje i metro. Zmiany będą obowiązywały od 22 czerwca do 1 września.

W wakacje Warszawa pustoszeje a życie zwalnia – wielu mieszkańców wyjeżdża na urlopy, dzieci i młodzież mają przerwę w nauce, podobnie jak studenci po szczęśliwie zakończonej sesji egzaminacyjnej. Dlatego na dwa letnie miesiące zmienią się rozkłady jazdy dla tramwajów, metra i części autobusów, a kursowanie wybranych linii autobusowych zostanie zawieszone.

Autobusy

W wakacje zawieszone zostanie kursowanie autobusów linii: **192**, **196**, **222**, **225**, **249**, **308**, **320**, **332**, **339**, **340**, **349**, **356**, **379**, **809**, **815**, **Z-5**. Między szczytami komunikacyjnymi nie będą jeździły autobusy linii **256** i **326**. Ta druga linia będzie miała wolne też w weekendy i dni świąteczne, podobnie jak **226**.

Autobusy linii **163**, **164**, **201** nie będą podjeżdżały pod szkoły, a dla linii **114**, **121**, **142**, **150**, **152**, **164**, **211**, **226**, **401**, **502** zostaną zawieszone kursy realizowane w dni nauki szkolnej i akademickiej.

Wakacyjne rozkłady jazdy będą obowiązywały także dla linii: **104**, **106**, **110**, **111**, **112**, **114**, **117**, **120**, **121**, **122**, **124**, **131**, **132**, **140**, **146**, **147**, **150**, **154**, **160**, **162**, 167, 170, 173, 174, 176, 177, 179, 180, 181, 182, **183**, **184**, **186**, **188**, **193**, **194**, **197**, **201**, **204**, **207**, **208**, **209**, **210**, **212**, **221**, **226**, **250**, **256**, **263**, **303**, **317**, **319**, **338**, **414**, **500**, **502**, **503**, **507**, **509**, **511**, **514**, **520**, **521**, **523**, **525**, **527**, **704**, **709**, **710**, **714**, **724**, **727**, **739**, **742**, **750**, **850**, **E-1**, **L18**, **L27**, **L47**, **L48** (dla dwóch ostatnich linii korekty w rozkładach zostaną wprowadzone od 1 lipca).

Zmienionymi trasami pojadą autobusy linii **107**, **118**, **125**, **134**, **159**, **326**, **401**, **411** i **518**.

Tramwaje

Wakacyjne zmiany dla tramwajów rozpoczną się od 24 czerwca. Na swoje trasy wrócą tramwaje linii 1, 3, 4 (Tramwaje Warszawskie skończą remont torowiska na ulicy św. J. Odrowąża i Rembielińskiej) oraz 15, 35 i turystyczna 36 (to z kolei efekt zakończenia prac budowlanych na ulicy Filtrowej).

Kursowanie tramwajów linii **13** i **25** będzie zawieszone. Pasażerowie „trzynastki" będą mogli skorzystać z tramwajów linii **28**, które w wakacje będą miały wydłużoną trasę, do przystanku KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA.

W wakacje tramwaje będą kursowały ze zmienioną częstotliwością – w godzinach szczytu co 5 lub 10 minut, poza nimi co 7,5 minuty lub co 15 minut.

Metro

Pociągi metra, w dni powszednie rano i po południu, na linii **M1** będą kursowały co 2 minuty i 50 sekund, a na **M2** – co 3 minuty i 30 sekund.



Pani Barbara Gryz – niezwykła precyzja, cierpliwość, dokładność i kreatywność

Pani Barbara jest tapicerem. W Miejskich Zakładach Autobusowych pracuje od 29 lat. Zaraz po ukończeniu szkoły kaletniczej trafiła do Oddziału Remontów Taboru na ulicy Włościańskiej, gdzie rozpoczęła swoją przygodę z tapicerowaniem.

Umiała szyć, więc szybko się odnalazła. To było miejsce, gdzie wykonywało się zlecenia dla wszystkich warszawskich autobusów. Pracy było bardzo dużo. Często, podczas generalnych remontów pojazdów, odnawiano także wszystkie fotele. Kiedy zaczynała, w zespole pracowało sześć osób. Panie szyły, a panowie kroili, obijali i robili rzeczy wymagające siły. To były czasy, kiedy siedzenia wykonane były ze sztucznej skóry, potocznie nazywanej skajem. Często niszczone i pocięte trafiały do rąk tapicerów. Aby obić skajem fotel trzeba było niemało zachodu i pomysłowości (choć to i tak bardziej elastyczny materiał niż część



obecnie stosowanych). Pracownicy mieli swoje sprawdzone patenty, dzięki którym skaj stawał się materiałem niezwykle wdzięcznym i podatnym na tapicerskie działania. Jednym z nich było podgrzewanie go na specjalnym piecyku. Wysoka temperatura sprawiała, że zaczynał być miękki i można go było łatwo naciągnąć. Żeby było jeszcze łatwiej, używano gazet, które kładło się na rogach gąbek wypełniających siedzisko, dzięki czemu był poślizg i skaj udawało się lepiej dopasowywać do siedzeń. W pracowni stał długi, czterometrowy stół. Skaj układało się warstwami i krojono nożem krawieckim. Była też forma, wzornik według którego cięło się po śladach.

Pani Barbara podkreśla, że tapicerowanie wymaga nie tylko sprytu, dokładności i cierpliwości, ale także zdolności manualnych i głowy pełnej pomysłów. Każdy autobus to inne siedziska, a więc i nieco inne metody pracy, inna taktyka.

Kiedy zlikwidowano Oddział Remontów Taboru, pani Barbara została przeniesiona do zajezdni na ulicy Stalowej, gdzie pracuje już trzynaście lat. Teraz działa w pojedynkę – wszystko robi sama, ale nie narzeka. Uważa, że w życiu, pomału i cierpliwie, można się nauczyć tego, co jest potrzebne. Praca sprawia jej przyjemność. Lubi ją również za to, że nie jest nudna. Jak są nowe fotele, to trzeba pokombinować, pomyśleć, sprawdzić, rozebrać, znaleźć sposób naprawy. Czasem obija siedziska z plastiku, czasem z deski, są różne materiały – jedne bardziej podatne, inne sztywne, trudne do naciągnięcia. Czasem się zszywa, czasem klei. Czasem zakłada nową gąbkę. To pracochłonne i czasochłonne zajęcie. Najtrudniejsze są duże rzeczy do obicia, bo pani Barbara jest drobną kobietą i - jak mówi ze śmiechem, bywa że brakuje jej trzeciej ręki, ale daje radę – tu przymarszczy, tu przytrzyma, tu pokombinuje i kolejne siedzisko, oparcie czy deska inwalidzka (czyli oparcie dla osoby niepełnosprawnej, które umożliwia przymocowanie wózka) - są gotowe na czas. Pani Barbara szyje również chorągiewki, które powiewają na autobusach w święta narodowe. Wszystko co robi, wykonuje precyzyjnie zawsze starając się mieć zapas, żeby nikt nie musiał czekać, żeby nie było niepotrzebnej nerwówki.

Podkreśla, że teraz jest łatwiej. Przez te niemal 30 lat dużo się zmieniło. Jest znacznie lepsze wyposażenie. Nie ma gwoździków przybijanych kiedyś młoteczkiem do tapicerowanej powierzchni - są za to zszywki mocowane zszywaczem tapicerskim, lepsze maszyny do szycia. To wszystko bardzo ułatwia i usprawnia pracę.

W wolnym czasie pani Barbara opiekuje się pięcioletnią wnuczką Oliwią, chodzi na spacery i jeździ na działkę popracować przy kwiatkach i warzywach. Bardzo lubi relaksować się na świeżym powietrzu.



Pierwsza pielgrzymka 45 lat temu

Pierwsza pielgrzymka papieża Jana Pawła II do Polski była równo 45 lat temu, w 1979 roku. Dwadzieścia lat później Ojciec Święty przyjechał po raz kolejny, ale już do zupełnie innego miasta, z inaczej działającą komunikacją miejską.

W 1978 roku władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej stanęły przed nie lada wyzwaniem, bo papieżem został Karol Wojtyła i jasne stało się, że prędzej czy później trzeba będzie zaprosić do ojczyzny głowę Kościoła katolickiego. Kilkanaście lat wcześniej, na 1000-lecie chrztu Polski episkopat chciał zaprosić Pawła VI, ale wtedy władze komunistyczne stawiały twarde warunki i ostatecznie do wizyty nie doszło. Teraz nikt nie wyobrażał sobie, by taka sytuacja mogła się powtórzyć.

W PRL-owskiej rzeczywistości

I rzeczywiście, zaproszenie zostało do papieża wysłane, a potem władze PRL chcąc nie chcąc, musiały przystąpić do organizacji wizyty, współpracując w tej sprawie ze stroną kościelną. Oczywiście, każdy z „partnerów" miał własne cele. Kościół chciał, by wizyta doprowadziła do złagodzenia polityki państwa i ożywienia życia religijnego. Księża i wielu katolików liczyli na to, że w spotkaniach z Janem Pawłem II wezmą udział tłumy. Władza – wręcz przeciwnie, chciała jak najbardziej ograniczyć frekwencję.



fot. NAC, sygn. 3/53/0/1/4/9 (syg. daw. 53-1-4)
Perspektywa Krakowskiego Przedmieścia z wysokości kościoła pokarmelickiego w kierunku pl. Zamkowego
02 czerwca 1979

Wiele ciekawych informacji dotyczących tego, jak władze zamierzały zorganizować i zabezpieczać wizytę papieża można znaleźć w „Referacie na naradę komendantów wojewódzkich w związku z wizytą papieża w Polsce", który można znaleźć na stronie pierwszapielgrzymka.ipn.gov.pl. Jednym z założeń było przyjęcie zasady równomiernego rozdzielenia reprezentacji poszczególnych diecezji pomiędzy miejsca najważniejszych wydarzeń czyli Warszawę, Gniezno, Kraków, Częstochowę. Uczestnicy nabożeństw i spotkań z papieżem mieli też mieć karty wstępu, które pozwalały ograniczać dostęp do poszczególnych stref.

Dzięki temu władze komunistyczne chciały lepiej zabezpieczyć wizytę, ale też uniknąć wrażenia niekończących, przelewających się tłumów. Władze przewidywały też, że wierni będą się gromadzić na trasach przejazdu kolumny papieskiej – w przypadku Warszawy z Lotniska Okęcie do katedry św. Jana. W Meldunku sytuacyjnym Nr 1 można znaleźć informacje, że ludzie gromadzili się przy pomniku Lotnika, na Placu Trzech Krzyży, na Placu A. Zawiszy – zapewne wszędzie tam występowały utrudnienia w kursowaniu komunikacji miejskiej. Ruch drogowy



fot. NAC, sygn. 3/53/0/1/4/9 (syg. daw. 53-1-4)
Perspektywa Krakowskiego Przedmieścia od ulicy Królewskiej w kierunku Nowego Światu
02 czerwca 1979

był zamknięty, autobusy na objazdach ale wtedy nikt nie troszczył się o to, aby informacje o tych zmianach na czas dotarły do pasażerów. A inna sprawa, że nikt w ówczesnych realiach tego nie oczekiwał – autobus przyjechał lub nie, i tyle. – Ulica Żwirki i Wigury była zamknięta przez wiele godzin, a wzdłuż niej gromadziły się tłumy ludzi a okoliczne osiedla i ulic były jak wymarte – wspomina Tomek, wtedy 7 letni mieszkaniec Ochoty. – Porządku pilnowali panowie z kościelnej służby porządkowej, milicjantów w mundurach nie było wielu. Porządkowi prosili aby nie rzucać kwiatów w trakcie przejazdu papieskiego samochodu i wierni układali je wzdłuż krawężnika. I tak całą Żwirki i Wigury ozdobiły kolorowe kwiaty.

Przedstawiciele władzy, odpowiedzialni za przygotowanie i zabezpieczenie wizyty, spodziewali się, że sporo osób będzie się próbowało wybrać na spotkania z papieżem transportem indywidualnym (to był już czas produkcji małego fiata, więc samochody w PRL stały się bardziej dostępne), dlatego zawczasu zaplanowali zatrzymanie aut na obrzeżach miasta, na specjalnie przygotowanych parkingach.

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W DNIACH WIZYTY OJCA ŚWIĘTEGO.





WARSZAWA 10 - 14 CZERWCA '99

WAŻNIEJSZE MIEJSCA SPOTKAŃ OJCA ŚWIĘTEGO Z WIERNYMI:

- modlitwa w intencji ofiar holocaustu - Umschlagplatz - ul. Stawki 11.06.99 godz. 16.30
- modlitwa przy pomniku Poległych i Pomordowanych na Wschodzie - ul. Muranowska - 11.06.99 godz. 17.30
- Uroczysta Msza Święta - Pl. Piłsudskiego - 13.06.99 godz. 10.00
- Liturgia Słowa - Katedra Św. Floriana - ul. Floriańska - 13.06.99 godz. 18.45

Dodatkowe kasy biletowe otwarte w dniu 13.06.99 :

TORWAR w godz. 5 - 10, ul. SENATORSKA w godz. 7 - 15,
ul. KRÓLEWSKA w godz. 12 - 15
WISŁOSTRADA / w okolicach mostu Gdańskiego / w godz. 5 - 10
Na liniach dodatkowych bilety okresowe zachowują ważność.
Opłata za przejazd jak na liniach miejskich.

Informacja telefoniczna ZTM czynna
w godz. 7:00 - 22:00 w dniach 10 - 12.06.1999r.
oraz w godz. 4:00 - 22:00 w dniu 13.06.1999r.



827 - 37 - 47 oraz dodatkowo 827 - 08 - 28

Informacje zawarte w niniejszym opracowaniu mogą ulec zmianie na skutek nieprzewidzianych zakłóceń w ruchu.
PROJEKT GRAFICZNY - K. SZATKOWSKI



fot. archiwum prywatne R. Człapiński
05 maja 1999

Wynikałoby z tego, że obowiązek dowiezienia pielgrzymów do centrum miasta wzięłaby na siebie komunikacja miejska. Sporo ciekawych informacji można znaleźć w notatce z posiedzenia sztabu w sprawie przygotowania wizyty papieża Jana Pawła II w Polsce, którą udostępnia na swojej stronie Archiwum Akt Nowych (sygn. XIA/1250).

Jak się okazuje, logistyka i transport były jednym z głównych zmartwień ówczesnych władz, które spodziewały się sporego ruchu pielgrzymów, mając jednocześnie do dyspozycji ograniczone środki. „Towarzysz Zbigniew Zieliński" na spotkaniu przedstawił problemy z obszaru transportu. Z notatki wynika, że „transport posiada ograniczone możliwości przyjęcia dodatkowych zadań", ale władza wygospodaruje dodatkowy tabor PKP i PKS, a po uroczystościach w Warszawie uruchomione zostaną dodatkowe linie dalekobieżne z Warszawy, Gniezna, Krakowa, Częstochowy. Składy pociągów miały być dłuższe, więcej miało być też pociągów podmiejskich, a chociaż były to dni wolne od pracy, to miały być uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe po zakończonych nabożeństwach (z notatki nie wynika, czy chodziło o połączenia dalekobieżne, czy komunikację miejską). Z kolei, towarzysz Bogusław Stachura proponował limity przewozu osób do miejsc koncentracji oraz odpowiednie zabezpieczenie dworców PKP i PKS.

Te uwagi, zgodnie z linią partii podsumował towarzysz Stanisław Kania, który stwierdził, że „nie ma potrzeby kierowania dodatkowych środków transportu na dowiezienie ludzi na imprezy (papież przyjeżdża do wielkich aglomeracji), a wykorzystać je do szybkiej dekoncentracji tłumów po imprezach" (na szybkim rozproszeniu tłumów na pewno zależało ówczesnej władzy). Sekretarz partii zaznaczył też, że karta uczestnictwa w uroczystościach nie mogła posłużyć jako bilet na państwowe środki komunikacji.

Mimo tych wysiłków (komuniści chcieli, by ludzie nie mieli nadziei na zmianę sytuacji, a sama

wizyta miała być tylko „naturalnym przejawem poszukiwania przez komunistów płaszczyzn porozumienia z wszystkimi pokojowymi siłami Europy", już 10 lat później „ustrój" się w Polsce rozpadał.

Linie specjalne

Po kolejnych 10 latach, w 1999 roku, papież znów przyjechał do Polski, ale już zgoła innej, będącej członkiem NATO i aspirującej do przyjęcia do UE. Inne było podejście władz państwowych, inne nastroje, inne też zadania komunikacji miejskiej w czasie pielgrzymki. Prace nad przygotowaniem wizyty, także po stronie Zarządu Transportu Miejskiego, zaczęły się kilka miesięcy wcześniej.

Jak wspominają wieloletni pracownicy ZTM współpraca z policją i służbami opierała się na wzajemnym zaufaniu. Warszawska komunikacja wzięła na siebie znaczną część „ruchu pielgrzymów", ale odwrotnie niż 20 lat wcześniej, nikt nie starał się utrudnić dojazdu na uroczystości. Oczywiście, komunikacja miejska kursowała inaczej niż zwykle, bo tam, gdzie przyjeżdżał Papież i gromadzili się wierni, nie dało się normalnie jeździć, więc wytyczano objazdy.

Mobilizacja była pełna. Chociaż 13 czerwca, w głównym dniu wizyty, kiedy papież odprawiał mszę św. na pl. marsz. J. Piłsudskiego, a potem miał spotkanie z wiernymi w Parku Praskim, wypadała niedziela, to metro kursowało tak jak w dzień powszedni (była tylko jedna linia, w dodatku jeszcze niepełna). Ruszyły dwie dodatkowe linie tramwajowe - 42 i 45, a te kursujące w rejonie uroczystości, „dostały" więcej taboru. Podobnie stało się z autobusami – było aż dziesięć linii dodatkowych P0 – P9 i dwie linie uzupełniające o numerach 204 i 205.

To tylko suche liczby, ale przecież kryła się za tym dodatkowa praca i poświęcenie dziesiątek pracowników ZTM. Nikt wtedy nie myślał o urlopach, ale jeśli było trzeba, to nocował w pracy – z okien ówczesnej siedziby przy ulicy Senatorskiej widać było tłumy, zdążające do Ogrodu Saskiego i na plac. Do Warszawy przyjechało wielu gości, więc pracownicy ZTM zadbali o precyzyjne informacje. Wydrukowano 200 tys. ulotek, a chociaż internet w Polsce dopiero raczkował, to udało się też uruchomić specjalne strony, poświęcone wizycie.

Były też autobusy, zaplanowane do rozwiezienia tłumów po mszy, ale inaczej niż w 1979 roku nie po to, by jak najszybciej pozbyć się „niebezpiecznych" tłumów, lecz by ułatwić poruszanie się po stolicy. Stały od ulicy Królewskiej, przez Prostą, aż do M. Kasprzaka i dalej.

W poniedziałek papież miał odlecieć do Łowicza, ale pogoda była pochmurna, zgody na lot nie było, więc ruszyła kolumna samochodów. Wiadomość rozeszła się lotem błyskawicy, na trasie pojawiły się tłumy, a sam przejazd pojazdów blokował ruch. Wtedy też komunikacja miejska stanęła na wysokości zadania – natychmiast wytyczono objazdy, chociaż trzeba było „wyciąć" pół Śródmieścia i Woli.

Nie po raz pierwszy i nie po raz ostatni warszawska komunikacja miejska pokazała, że umie działać w stanie podwyższonej gotowości.



fot. archiwum prywatne R. Człapiński
05 maja 1999



Warszawa